28071
Case FRC 12919

CONVENTION NATIONALE.

MOTION D'ORDRE

Sur la continuation des travaux du Canal de Saint-Quentin,

PAR POULTIER, Représentant du Peuple;

IMPRIMÉE PAR ORDRE DE LA CONVENTION.

SI des hommes nés sous le régne de la tyrannie ont pu concevoir des idées vastes et utiles, il étoit réservé à des hommes libres d'oser les exécuter.

Le projet du cadal souterrain de Saint-Quentin à Cambray devoit fonder, tout-à-la-fois, une source de richesses incalculables, et un monument digne de l'admiration publique.

Un premier canal découvert, construit en 1732, offroit déja une navigation précieuse, qui commence à Saint-Quentin, et se termine vers Chauny par la rivière d'Oise, qui communique elle-même à la Seine : c'est par cette source que Paris doit tirer les subsistances et les productions de ce pays fertile, et y faire refluer à son tour tous les objets de son commerce.

L'idée de prolonger cette navigation jusqu'à la mer du Nord, a long-temps occupé les esprits; le commerce de la Hollande, de la Suède, de la Russie, du Dannemarck et de tout le Nord; celui de la Flandre, du Brabant et du Haiuault, devoient également fixer l'attention publique: l'arrivage des plombs, des cuivres et des fers; celui des goudrons, des mâtures et des chanvres; le transport économique et facile des charbons de terre, des marbres, des huiles de colza, des cendres d'engrais, des avoines, des bleds, des cuirs, etc.: tels étoient en substance les grands avantages qu'on devoit retirer du canal souterrain, dont l'exécution fut enfin confiée aux soins du célèbre Laurent en 1768, et suspendue en 1775. Les vins, les huiles de Provence et tous les objets de commerce qui se transportent de la ci-devant Bourgogne et de Paris dans les pays du Nord, devoient également y arriver par eau; enfin, la confection des canaux de Picardie et de Bourgogne devoit, par une continuité de navigation, opérer véritablement la jonction des deux mers par l'intérieur.

Le canal souterrain doit parcourir une étendue de 7,020 toises, depuis le Tronquoy jusqu'à Vand'huisse; 5,000 toises sont déja perforées, et la partie confectionnée assure le succès de ce superbe ouvrage.

Long-temps les vices de l'ancien gouvernement ont arrêté les travaux merveilleux de ce monument, qui attiroit déja les regards de tous nos voisins: tantôt le manque de fonds, tantôt les entraves des compagnies financières, mille intrigues enfin, ont tari cette source de richesses. C'est ainsi qu'on vit, par exemple, (en 1782, lorsqu'après de nouvelles vérifications, le gouvernement eut ordonné la confection du canal sou-

THE UNIVERSITY LIBRARY CHICAGO

terrain) les fermiers-généraux opposer qu'il en résulteroit une perte pour les droits de traite au passage de Saint-Quentin, et refuser le droit de *passe-debout* dans Paris et l'entrepôt hors les barrières, ainsi que dans les villes de Cambray, St.-Quentin et Rouen.

L'interruption du canal de Picardie a coûté, depuis la guerre actuelle seulement, plusieurs centaines de millions à la République pour les transports par terre, tandis qu'il n'en eût pas fallu six pour le terminer. L'agriculture a été foulée, les chevaux détruits; mille maux, en un mot, auroient été évités avec le secours de cette navigation. Le prix du quintal, depuis Ostende jusqu'à Nantes, par la navigation de l'intérieur, s'éleveroit à peine à 12 livres, aujourd'hui que tous les prix sont doublés, si le canal de St.-Quentin étoit terminé. Cet exemple suffit pour donner l'idée complète d'une économie généralement connue d'ailleurs.

L'usage immense du charbon de terre oblige, en ce moment, d'établir à grands frais des relais, depuis Cambray où ce combustible arrive par eau, jusqu'à la Fère, où on l'embarque de nouveau pour le répandre dans l'intérieur. L'insouciance sur cette partie essentielle du bien public a été portée au point que, depuis cinq ans, l'on néglige de réparer l'écluse de Voyaux, placée à environ 4 lieues au-dessus de St.-Quentin jusqu'à la Fère, afin d'éviter un troisième déchargement à Voyaux, où la navigation est interrompue par la destruction de l'écluse. Il est vrai que le comité de salut public vient d'arrêter, sur le rapport de la commission des transports, que celle des travaux publics seroit tenue de faire réparer cette écluse dans le plus bref délai; mais le gouvernement doit aujourd'hui porter ses vues plus loin, en donnant

à cette intéressante partie de navigation toute l'étendue et toute l'utilité qu'elle promet.

On a cherché à écarter souvent le plan du canal souterrain de St.-Quentin, qui doit en même temps joindre la Somme à l'Escaut, par le projet d'opérer la jonction de l'Oise à la Sambre. Indépendamment des avantages supérieurs qui résulteroient du canal souterrain, on est fondé à croire que la jonction de la Sambre à l'Oise est impraticable. D'abord, les moulins placés sur la Sambre, prise au-dessus de Landrecies, choment très-fréquemment; Landrecies, et quelquefois Maubeuge, manquent d'eau dans les temps de sécheresse: il est invraisemblable conséquemment que les eaux puissent alimenter une navigation aussi longue.

L'Oise, à son tour, n'est navigable qu'à la Fère, par sa jonction avec la Serre. Si l'on remonte l'Oise jusqu'à Guise et au-dessus, on y voit les moulins chomer souvent; enfin les fréquens débordemens de la rivière d'Oise romproient infailliblement les digues qu'il faudroit construire des deux côtés du canal: la navigation, sur ce point, seroit donc presque nulle. Si on la considère sous le rapport de l'utilité générale et particulière, elle n'arroseroit que trois communes bien peu importantes par leur commerce; savoir, Maubeuge, Landrecies et Réunion-sur-l'Oise (ci-devant Guise). Le canal de Saint-Quentin, au contraire, ouvre à cette commune, bien plus commerçante, une communication facile avec Cambrai, Bouchain, Valenciennes, Condé qui reçoit la Haine, et Mortagne qui reçoit la Scarpe. La continuation de l'Escaut avec la Scarpe par la Sensée, de Bouchain à Douai, offre encore une communication facile à d'autres communes également importantes, telles que Douai, Arras, Lille,

Aire, Saint-Omer, Bergues, Dunkerque et Calais; et dans la Flandre autrichienne, Ypres, Menin, Courtrai, Gand, Tournai, Bruges, Ostende et Mons, par la Haine qui se jette à Condé dans l'Escaut.

La jonction de la Sambre et de l'Oise occasionneroit, en pure perte, la destruction des belles prairies qui bordent cette dernière rivière, par la construction des digues que le débordement fréquent renverseroit peut-être, même avant leur élévation. Le canal souterrain, au contraire, en épargnant 1500 arpens au moins de terrein à l'agriculture, n'éprouveroit aucune interruption dans sa navigation, sous quelque point-de-vue que ce soit: et tant, qu'on considère la jonction de la Somme à l'Escaut, elle offre des avantages immenses et certains. Le commerce du Nord et de la Hollande avec Paris et toute la République, se fait actuellement par la mer jusqu'aux ports, d'où l'on est obligé ensuite, ou de transporter à grands frais par terre, ou de remonter avec beaucoup de difficulté les rivières, pour pénétrer dans l'intérieur. L'exécution du canal de Picardie feroit disparoître tous ces inconvéniens, en établissant une nouvelle navigation plus courte, aussi facile et infiniment plus sûre et moins dispendieuse par l'intérieur de la République. On doit rappeler ici l'évènement de la dernière guerre, lorsque la flotte du contre-amiral Byland, chargée de munitions navales pour les ports de France, fut interceptée au mois de septembre 1779 par le commodore Fielding. Cette perte, incalculable alors pour l'État, qu'elle privoit des moyens d'augmenter ses forces en même-temps qu'elle ajoutoit à celles de l'ennemi, ne seroit point arrivée, si le canal de Picardie eût été terminé.

Les avantages qui doivent résulter de la confec-

tion de ce canal furent mis sous les yeux de l'Assemblée constituante. Les plans et devis en furent soumis au comité des ponts et chaussées et au ministre de la guerre, qui parurent d'abord empressés d'en favoriser l'exécution. On fut d'avis qu'avant de le continuer, on acheveroit de perforer la galerie souterraine; c'est-à-dire, de terminer l'excavation dans une étendue de 2020 toises, restant à percer sur celle de 7020 toises. Un décret enfin, rendu en septembre 1790, avoit accordé au département de l'Aisne 130,000 liv., tant pour le desséchement des marais de Château-Thierry que pour le canal; mais ces fonds n'ont point été reçus, ou ils ont eu une toute autre destination; et les choses sont restées au même état.

Sans perdre aujourd'hui un temps précieux et irréparable à vouloir pénétrer et détailler toutes les causes qui se sont opposées successivement à la confection du canal souterrain de Saint-Quentin à Cambrai, qu'il nous suffise de savoir que de toutes les objections qu'on a pu faire pour arrêter l'exécution de ce monument d'utilité publique, une seule méritoit quelqu'attention sérieuse et un examen approfondi.

On a paru douter, pendant quelque temps, qu'il pût exister dans le canal souterrain une assez grande quantité d'eau pour alimenter la navigation. Il est indispensable de fixer ici l'attention de la Convention sur les causes qui ont déterminé le canal souterrain. Lorsqu'il fut question en 1766 de joindre la Somme à l'Escaut, le célèbre Laurent fut chargé par le gouvernement de vérifier la possibilité de réaliser ce grand projet. Le premier compte qu'il rendit alors, ne rouloit que sur les difficultés qui s'opposoient à l'établissement de cette navigation; difficultés résultantes: 1°. des hautes vallées qui séparent ces deux rivières, et dont la coupe devoit occasionner une dépense énorme;

2°. du danger qu'on pouvoit courir de manquer d'eau, peut-être la moitié de l'année : mais l'importante utilité de ce canal détermina le gouvernement à faire faire une nouvelle vérification en 1767, par le même ingénieur, dont les rares talens dans cette partie laissoient toujours l'espérance de pouvoir exécuter la jonction de la Somme à l'Escaut.

Laurent recommença donc le nivellement de toutes les vallées qui existent entre la source de l'Escaut et de la Somme, et reconnut de nouveau l'impossibilité de faire communiquer ces deux rivières par un canal à découvert, dont la dépense, de quelque côté qu'on tournât, se fût élevée à vingt-quatre millions au moins, et qui eût forcé à perdre sur la largeur de son ouverture, et la hauteur de ses talus, une immensité de terrein qui eût exigé un grand nombre d'écluses pour descendre de la source de l'Escaut à la Somme, et qui eût enfin exposé la navigation à manquer souvent d'eau. Ce fut alors que l'ingénieur Laurent imagina d'opérer cette communication par un canal souterrain qui auroit le double avantage de faire disparoître la différence des niveaux des deux rivières (en prenant l'Escaut à Vand'huisse, beaucoup plus bas que la source, et quinze pieds seulement plus haut que la Somme à Lesdin); d'abréger le chemin de la navigation, de conserver au pays 1,500 arpens de terrein, qu'il eût fallu lui enlever; d'assurer une navigation constante et à l'abri des courteresses d'eau, et de n'exiger qu'une dépense évaluée alors à quatre millions.

Depuis la mort de cet ingénieur, Laurent de Lionne baissa encore de six pieds, (d'après ses conseils,) le niveau des eaux navigables du canal souterrain, de manière qu'il n'est plus actuellement que de neuf pieds plus élevé que les eaux d'été de la Somme, au-dessus du moulin de Lesdin.

Une dernière observation bien essentielle, c'est que l'événement a confirmé le succès, ainsi qu'il résulte de la vérification faite par les ingénieurs des ponts et chaussées en 1781, à l'époque où il s'agissoit de continuer les travaux du canal souterrain. Les gens de l'art avoient déja constaté que la quantité d'eau seroit suffisante, si le canal étoit alimenté chaque jour par huit cents pouces d'eau. Eh bien! l'expérience, faite en 1781 par Chegy et Devarenne, constate qu'il étoit alimenté journellement par six mille pouces d'eau.

Maintenant qu'il est reconnu qu'aucune raison, même plausible, ne peut s'opposer à l'exécution d'un travail qui doit embellir à jamais l'aurore de la liberté, vivifier le commerce, soulager l'agriculture, féconder le sol de la République, économiser les finances, faciliter la circulation, assurer en un mot l'abondance, hâtons-nous d'ouvrir cette source précieuse de richesses. Que le génie de la liberté soutienne nos efforts; et montrons à nos ennemis coalisés, que si nous savons leur porter la terreur et la mort, nous savons aussi assurer la prospérité au-dedans.

En conséquence je vous propose le décret suivant:

« La Convention nationale décrète que deux de ses membres, accompagnés de deux ingénieurs, qui seront présentés sous trois jours par le comité des travaux publics, se transporteront sur le canal souterrain situé entre Saint-Quentin et Cambrai, à l'effet de constater l'état dudit canal et la possibilité de pouvoir y obtenir une navigation sûre et constante, et rendront compte de leurs observations dans le plus bref délai à la Convention nationale ».

La Convention renvoie cette proposition au comité des travaux publics, pour en rendre compte dans la décade.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Nivôse, l'an troisième.